N°1

LE MAG

Motoservices

ESSAI
Honda Crossrunner

REPORTAGE
Motoblouz N°1 VPC équipement motard en France

PRESENTATION
Michelin Pilot Road 3

Essais

Kawasaki W800

Honda HORNET 600

Honda CBR600 F

KTM 125 DUKE

SPORT

- Le guide du Superbike 2011
- Les résumés et résultats
- Et plus encore...

ACTUALITES

- Morgan 3 roues
- Motus MST01 et MST-R
- Etc.

M 010411 - 2011 - F: Gratuit

SOMMAIRE

ACTUALITES

03 - Motus MST-01 et MST-R

05 - Morgan 3 Wheeler

06 - Triumph Street Triple 2011

DOSSIER

07 - Guide Superbike 2011

ESSAIS

13 - Honda CB600F Hornet

17 - Honda CBR600 F

21 - Honda VFR800 XV-F Crossrunner

26 - Kawasaki W800

32 - KTM 125 Duke

TEST PNEUMATIQUE

34 - Michelin Pilote Road 3

REPORTAGE

37 - Visite chez Motoblouz.com

Motus MST 01 - Une Sportive GT américaine

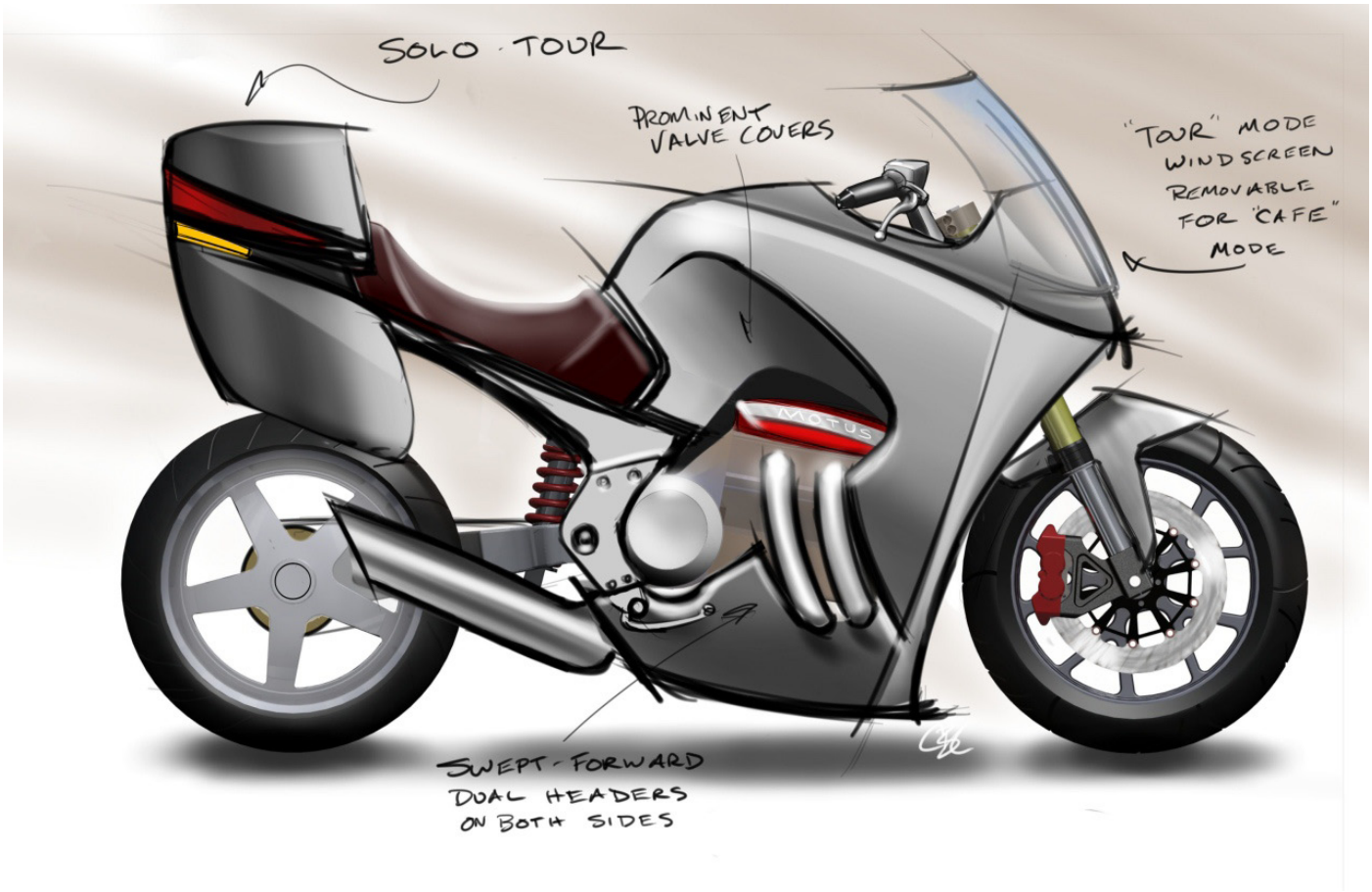
La première réalisation de ce tout nouveau constructeur américain basé à Birmingham (Alabama) la Motus MST-01 échappe complètement aux influences habituelles, Harley ou Indian, pour puiser son inspiration du côté de l'Europe.

La Motus MST-01 pourrait presque être italienne ou allemande, tant elle est proche des critères en vigueur chez nos voisins. Si le treillis tubulaire évoque quelques Ducati ou Morini, si le design n'est pas d'une originalité marquante, la mécanique par contre est plus personnelle. Il s'agit en effet d'un V4 placé dans le sens longitudinal, un peu à la manière d'un Honda Pan European. Désigné sous le code KMV 4 1650, ce moteur a été développé sur la base d'un V8 automobile, puis revu en profondeur pour convenir à une utilisation moto. Annoncé pour une puissance de **161 ch à 7 800 tr/min** et un couple impressionnant de **16,5 mkg à 4 500 tr/min**, il offrirait selon le constructeur des sensations dès les plus bas régimes.

La partie-cycle est assez conventionnelle mais l'accent a été mis sur les possibilités de réglages permettant d'adapter la moto aux goûts et styles de chacun en intervenant sur les suspensions, l'agencement des commandes ou l'inclinaison du pare brise. Les valises sont de série. Les premières livraisons sont prévues pour la fin de l'année 2011.

MST-R : le roadster

Une version roadster de la Motus MST-01 sera également commercialisée. Baptisée MST-R, cette dernière affiche un look et un esprit très «muscle bike». Elle disposera de réglages spécifiques de la partie cycle (identique à celle de la MST-01) et le moteur pourrait même proposer un réglage de catographie différent privilégiant puissance et sensations.



Très européenne dans la forme, la MST se déclinera dans un premier temps en version carénée (MST-01), puis en version roadster (MST-R). A défaut d'être très originale esthétiquement, la Motus annonce un fort caractère moteur et une ergonomie bien adaptée à son utilisation.

MORGAN RESUSCITE SON 3 ROUES

Le petit constructeur britannique Morgan, célèbre pour ses roadsters fabriqués à la main, lance la fabrication d'un cyclecar. Un type d'engin dont la marque fit sa spécialité dans les années 20/30.

Un trois roues de légende

L'idée de base des cyclecars Morgan était d'associer un châssis très léger à un moteur peu encombrant pour réaliser un ensemble peu coûteux et très rapide. Si rapide, qu'on assista dans certaines course à la domination de ces voiturettes Morgan, agiles et dotées d'une bonne tenue de route, sur des monstres 4 fois plus puissants mais 10 fois plus lourds. Morgan fut un des meilleurs spécialistes de la catégorie avec des trois roues, la plupart du temps animés par le 1000 Jap V twin issu du monde de la moto. Entre 1909 et 1952 il en produisit près de 30 000 exemplaires.

500 kg et 30 000 €

Presqu'un demi siècle après l'avoir abandonné, Morgan revient donc au three wheeler avec un modèle qui met les techniques modernes au service d'une idée vieille comme l'auto. Deux roues avant, une roue arrière, un châssis tubulaire habillé d'un fuselage pour relier le tout, un étroit cockpit pour deux personnes au centre, les règles du genre sont respectées. Et pour aller au bout du concept, c'est à un moteur de moto qu'il a été fait appel pour animer l'ensemble. Un bicylindre Harley-Davidson dans sa version s&S de 1884 cm3. Donné pour une puissance de plus de 100 chevaux, il doit permettre de propulser les 500 kg de l'engin

de 0 à 100 km/h en 4»5. La transmission est confiée à une boîte issue de la Mazda MX5 et à une courroie secondaire.

La voiture est d'ores et déjà homologuée en Angleterre et aux USA. Son prix de vente devrait se situer juste en dessous des 30 000 €.

LES TRIUMPH STREET TRIPLE SE REFONT UNE BEAUTE

On se doutait que ça viendrait un jour mais pas aussi vite. Les Street Triple et Street Triple R adoptent les blocs optiques de la Speed Triple 2011 et bénéficient de retouches de détails qui améliorent la qualité perçue.

Les détails

Outre la caractéristique principale de ce nouveau modèle : un double optique abandonnant la traditionnelle forme d'obus au profit d'yeux en amandes, l'observateur attentif remarquera que les éléments qui jusque là étaient chromés, silencieux d'échappement et leurs protections, protections de repose-pieds, présentent désormais une finition brossée, moins clinquante, plus classieuse.

On note également la présence d'une petite grille pour combler le vide situé dans la triangulation du cadre au niveau de la colonne de direction, et de caches pour masquer les écrous de l'axe du bras oscillant.

La fonderie du carter d'embrayage est différente et les embouts de guidon ne sont plus lisses mais présentent une moulure usinée.

Dernière petite touche de luxe, le modèle standard hérite du même guidon en aluminium que la R alors que les deux versions disposent de la dernière évolution du bloc instruments.

Nouveaux logos, nouvelles couleurs, mais tarif inchangé

Les Street Triple et Street Triple R adoptent le nouveau graphisme Triumph Sport sur le réservoir et des logos Street Triple 675 plus modernes sur l'habillage de selle. Trois teintes métal sont proposées en option « sans supplément » de prix, Crystal White (blanc cristal), Phantom Black (noir fantôme) et un très original Imperial Purple (pourpre impérail) pour le modèle standard, alors que la R est disponible en Diablo Red (rouge diable), Crystal White et Phantom Black, avec des jantes anodisées or pour cette dernière. Techniquement, les Street Triple ne subissent aucun changement ni au plan mécanique ni au niveau de la partie-cycle.

Cette évolution significative se fait sans changement de prix puisque la Triumph Street Triple reste à 7 990 € et la Triumph Street Triple R à 8 990 €. Les deux versions seront disponibles dès la première semaine d'avril 2011.

Guide - Superbike et Supersport : les outils pour tout comprendre

Pour vous permettre de mieux suivre le déroulement des championnats du monde Superbike et Supersport, Motoservices vous propose ce guide où sont rassemblées les informations les plus importantes.

Le calendrier Superbike et Supersport 2011

A part le déplacement au Miller Motorsports Park aux Etats Unis à la fin mai, le championnat ne quitte pas le continent européen.

DATE	Circuit	Nation	Superbike	Supersport	Superstock
27/02	Phillip Island	Australie			
27/03	Donington	Europe			
17/04	Assen	Pays Bas			
08/05	Monza	Italie			
30/05	Miller Motorsports Park	Etas Unis			
12/06	Misano Adriatico	Italie			
19/06	Motorland Aragon	Espagne			
10/07	Brno	Rep. Tchèque			
31/07	Silverstone	Grand Bretagne			
04/09	Nurburgring	Allemagne			
25/09	Imola	Italie			
02/10	Magny Cours	France			
15/10	Portimao	Portugal			

SBK SUPERBIKE FIM WORLD CHAMPIONSHIP

Déroulement des courses

En catégorie Superbike, chaque épreuve comporte deux courses donnant lieu à la pleine attribution des points.

Une seule course par réunion pour les Supersport et Superstock.

Age mini des pilotes

16 ans en Supersport
18 ans en Superbike

En Superstock ne sont admis que les pilotes nés entre le 1er janvier 1985 et le 14 avril 1995.

Chaque fédération accueillant une épreuve a droit à 4 wild card (pilotes invités) en SBK et SS et à 2 pour les Superstock.

Distance à parcourir

• **Superbike**
Minimum 90 km
Maxi 110 km

• **Supersport**
Minimum 85 km
Maximum 110 km

• **Superstock**
Minimum 40 km
Maximum 70 km

Barème d'attribution des points après chaque course

(le même pour chaque catégorie)

Classement	Nombre de points
1 er	25 points
2 ème	20 points
3 ème	16 points
4 ème	13 points
5 ème	11 points
6 ème	10 points
7 ème	9 points
8 ème	8 points

Classement	Nombre de points
9 ème	7 points
10 ème	6 points
11 ème	5 points
12 ème	4 points
13 ème	3 points
14 ème	2 points
15 ème	1 point

Pilotes et Teams Superbike 2011

N°	Pilote	Nationalité	Team	Machine
1	Max Biaggi	Italie	Aprilia Alitalia Racing Team	Aprilia RSV4 Factory
2	Leon Carnier	Grande Bretagne	Aprilia Alitalia Racing Team	Aprilia RSV4 Factory
4	Jonathan Rea	Grande Bretagne	Castrol Honda	Honda CBR1000RR
7	Carlos Checa	Espagne	Althea Racing	Ducati 1098R
8	Mark Aitchison	Australie	Team Pedercini	Kawasaki ZX-10R
11	Troy Corser	Australie	BMW Motorrad Motorsport	Yamaha YZF R1
17	Joan Lascorz	Espagne	Kawasaki Racing Team	Aprilia RSV4 Factory
33	Marco Melandri	Italie	Yamaha World Superbike Team	Kawasaki ZX-10R
41	Noriyuki Haga	Japon	Pata Racing Team	Aprilia RSV4 Factory
44	Roberti Rolfo	Italie	Yamaha World Superbike Team	Kawasaki ZX-10R
50	Sylvain Guintoli	France	Team Effenbert - Liberty Racing	Ducati 1098R
52	James Toseland	Grande Bretagne	BMW Motorrad Italia SBK Team	BMW S100 RR
58	Eugène Laverty	Irlande	Yamaha World Superbike Team	Yamaha YZF R1
66	Tom Sykes	Grande Bretagne	Kawasaki Racing Team	Kawasaki ZX-10 R
77	Chris Vermeulen	Australie	Kawasaki Racing Team	Kawasaki ZX-10 R
84	Michel Fabrizio	Italie	Team Suzuki Alstare	Suzuki GSX-R 1000
86	Ayrton Badovani	Italie	BMW Motorrad Italia SBK Team	BMW S1000 RR
91	Leon Haslam	Grande Bretagne	BMW Motorrad Motorsport	BMW S1000 RR
96	Jakub Smrz	Rep. Tchèque	Team Effenbert - Liberty Racing	Ducati 1098R
111	Ruben Xaus	Espagne	Castrol Honda	Honda CBR1000 RR
121	Maxime Berger	France	Supersonic Racing Team	Ducati 1098R

Superbike 2011 - Le règlement technique

Les motos destinées au championnat du monde SBK sont basées sur des motos de série de production récente ou actuelle et disponibles sur le marché à travers les réseaux de vente habituels du constructeur. La moto doit conserver l'aspect extérieur de la moto homologuée.

Moteur
4 temps exclusivement

Nombre de cylindres et cylindrée
Jusqu'à 1000 cm3 pour les 4 cylindres
Jusqu'à l200 cm3 pour les bicylindres

Echelle de poids
Cette saison le poids mini autorisé a été uniformisé à 165 kg pour toutes les machines, quel que soient leur nombre de cylindres.

Carburant
Normal sans plomb

Pneumatiques
Fournisseur unique (Pirelli en l'occurence). Nombre de pneumatiques réglementé : 13 pneus arrière et 9 avant peuvent être utilisés pour chaque manifestation.
Dimension unique des jantes : 3,50 x16,5 AV ; 6,25 x 16,5 AR

Préparation
• Moteur/Transmision
Le titane est interdit pour les pièces mécaniques (soupapes, basculeurs, bielles, etc.)
L'architecture du moteur ne peut être changée.
Le matériau des pièces coulées, carter, cylindre, culasses, carters de BV, doit être celui de la moto homologuée.
La méthode de distribution des arbres à cames est conservée.
Les arbres peuvent avoir un profil différent mais pouvoir se loger dans leur emplacement d'origine.
La culasse d'origine doit être utilisée.
Il est possible de retirer de la matière par usinage ou d'en ajouter par soudage.
Le nombre de soupapes et de conduits doit rester d'origine, mais il est permis de modifier la forme des conduits comme de la chambre de combustion.
Soupapes, ressorts, coupelles, sont libres. Par contre le diamètre des soupapes et de leurs queues est celui d'origine, de même que le matériau de base.
L'angle des soupapes est celui d'origine. Le vilebrequin peut être poli et équilibré mais en suivant la même méthode que pour le vilebrequin homologué.
Le boîtier électronique peut être modifié ou changé, il est permis de modifier ou supprimer le générateur, l'alternateur et le démarreur électrique.
L'ordre d'allumage par contre doit être conservé.
Le système d'admission doit être conservé.
Les bicylindres de 1200 cm3 doivent adopter une bride de 50 mm de diamètre.
Ses dimensions pourront être revues en cours de saison si l'intérêt sportif le justifie.
Les radiateurs (eau et huile) peuvent être modfies ou remplacés.
L'échappement peut être remplacé mais le nombre de silencieux et leur emplacement doivent être ceux du modèle de série homologué.
La boîte et l'embrayage peuvent être modifiés ou remplacé.

• Chassis
Le titane est interdit dans la fabrication du cadre, du bras oscillant, de la fourche, des guidons, des axes de bras et de roues. Il est autorisé pour les écrous et boulons.
Le cadre ne peut être modifié que par l'ajout de renforts. Les points de fixation du bras oscillant et du moteur doivent être ceux d'origine. Il est possible de modifier l'angle de direction mais en conservant les logements des roulements dans la colonne.
La fourche est libre mais doit être du même type que d'origine. Pas d'assistance électronique sauf si le dispositif se trouve sur la moto d'origine. Dans ce cas l'électronique doit être la même.
Les tés de fourche peuvent être changés ou modifiés.
Le bras oscillant peut être modifié ou remplacé.
L'amortisseur arrière est libre, de même que son mode d'actionnement à condition de reprendre les points de fixation d'origine.
Les roues peuvent être remplacées. La fibre de carbone où les roues en composites ne sont pas autorisées, sauf si elles équipent la moto homologuée.
Grande liberté en ce qui concerne les freins (étriers, disques, maître-cylindre, durits) mais seuls les disques en matériau ferreux sont autorisés. L'ABS est permis s'il équipe la moto homologuée. Mais là encore l'électronique doit être conservée. Le logiciel, lui , peut être modifié.
Le carénage et le garde-boue avant doivent respecter les formes d'origine. Il est toutefois permis de modifier les entrées et sorties d'air. La bulle est libre.

Pilotes et Teams Supersport 2011

N°	Pilote	Nationalité	Team	Machine
4	Gino Rea	Grande Bretagne	Step Racing	Honda CBR600RR
5	Alexander Lundh	Suède	Cresto Guide Racing Team	Honda CBR600RR
7	Chaz Davies	Grande Bretagne	Yamaha ParkinGO Team	Yamaha YZF R6
8	Bastien Chesaux	Suisse	Mach Racing	Honda CBR600RR
9	Luca Scassa	Italie	Yamaha ParkinGO Team	Yamaha YZF R6
10	Imre Toth	Hongrie	Team Hungary Toth	Honda CBR600RR
11	Sam Lowes	Grande Bretagne	Parkalgar Honda	Honda CBR600RR
19	Michell Pirotta	Australie	Huja Racing Team	Honda CBR600RR
21	Florian Marino	France	Hannspree Ten Kate Honda	Honda CBR600RR
22	Roberto Tamburini	Italie	Bike Service Jerman	Honda CBR600RR
23	Broc Parkes	Australie	Kawasaki Motocard.com	Yamaha YZF R6
24	Eduard Blokhin	Russie	RivaMoto	Kawasaki ZX-6R
25	Marko Jerman	Slovenie	MD Team Jerman	Yamaha YZF R6
28	Pawel Szkopek	Pologne	Bogdanka PTR Honda	Triumph Daytona 675
31	Vittorio Lannuzzo	Italie	Lorenzini by Leoni	Honda CBR600RR
34	Ronan Quarmby	Afrique du Sud	Suriano Racing Team	Kawasaki ZX-6R
38	Balazs Nemeth	Hongrie	Team Hungary Toth	Triumph Daytona 675
44	David Slom	Espagne	Kawasaki Motocard.com	Honda CBR600RR
55	Massimo Roccoli	Italie	Lorenzini by Leoni	Kawasaki ZX-6R
60	Vladimir Ivanov	Ukraine	Step Racing Team	Kawasaki ZX-6R
69	Ondrej Jezek	Rép. Tchèque	SMS Racing	Honda CBR600RR
73	Oleg Pozneev	Ukraine	RivaMoto	Honda CBR600RR
77	James Ellison	Rép. Tchèque	Bogdanka PTR Honda	Yamaha YZF R6
87	Luca Marconi	Italie	Bike Service RT	Honda CBR600RR
91	Danilo Dell'Omo	Italie	Suriano Racing Team	Triumph Daytona 675
99	Fabien Foret	France	Hannspree Ten Kate Honda	Honda CBR600RR
117	Miguel Praia	Portugal	Parkalgar Honda	Honda CBR600RR
127	Robbin Harms	Danemark	Harms Benjan Racing Team	Honda CBR600RR

Supersport 2011 - Le règlement technique

Sont admises des machines produites en série et qui doivent rester conformes « à la forme homologuée par le constructeur ». Pour ouvrir la discipline au plus grand nombre de marques tout en donnant leur chance à des choix techniques différents, une formule d'équivalences a été fixée de la manière suivante :

Moteur - Nombre de cylindres et cylindrée
De 400 à 600 cm3 pour les 4 cylindres
De 500 à 675 cm3 pour les 3 cylindres
De 600 à 750 cm3 pour les bicylindres

Echelle de poids
Aujourd'hui le poids mini autorisé a été uniformisé à 161 kg pour tout le monde.
600/4 cyl. 161 kg
675/3 cyl : 161 kg
750/2 cyl. : 161 kg

Carburant
Normal sans plomb

Pneumatiques
Fournisseur unique (Pirelli en l'occurence). Nombre de pneumatiques réglementé : 10 pneus arrière et 8 avant peuvent être utilisés pour chaque manifestation.

Matériel
Chaque pilote ne peut utiliser qu'une moto par manifestation mais a droit à 2 moteurs.

Préparation
• Moteur/Transmision
Les carters centraux doivent être ceux d'origine, seuls les carters extérieurs peuvent être changés.
Aucune opération n'est permise sur le vilebrequin ni sur le ou les volants moteur.
La culasse peut être polie (plan de joint, chambre de combustion, conduits), les guides de soupapes peuvent être coupés, le taux de compression est libre mais il est interdit d'ajouter de la matière.
Les soupapes, ressorts et coupelles peuvent être remplacés mais leur poids doit être le même que les pièces d'origine.
Le système de distribution doit être conservé mais les temps d'ouverture des soupapes sont libres. La levée par contre doit être celle d'origine.
Cylindre, pistons, segments, axes, bielles doivent rester tels qu'homologués.
Le système de carburation ou d'injection doit être conforme à l'origine.
Les cornets ou venturi peuvent être modifiés ou remplacés.
Au niveau de l'allumage, le boîtier électronique peut être modifié ou changé.
Le générateur peut être modifié, remplacé ou enlevé mais le démarreur électrique doit toujours mettre le moteur en marche.
La boîte de vitesses est libre (étagement, changement de vitesse rapide) mais la transmission primaire doit être d'origine.
L'embrayage doit être du même type que le modèle homologué mais il est possible d'adopter un système de glissement limité (antidribble).
La boîte à air d'origine doit être conservée mais l'élément filtrant peut être supprimé.
Le système d'échappement est libre à condition de respecter le nombre de silencieux et leur emplacement.

• Chassis
Le cadre doit reste d'origine, il est juste permis d'y percer des trous supplémentaires pour fixer des pièces approuvées (carénage, amortisseur de direction).
En ce qui concerne la fourche, ce doit être celle d'origine mais les composants internes peuvent être changés.
Les tés doivent rester d'origine.
Le bras oscillant doit rester d'origine, de même que le système d'actionnement de l'amortisseur arrière.
Seuls l'amortisseur et le ressort peuvent être remplacés mais en reprenant les fixations d'origine.
Roues : elles doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur. Diamètre et largeur d'origine.

• Freinage
Les disques peuvent être changés mais doivent être compatibles avec les étriers et le montage d'origine.
Le maître cylindre doit être celui d'origine. Seuls les disques en matériau ferreux sont autorisés.

• Carénage
Le carénage doit reprendre les formes et dimensions d'origine.
Les matériaux en fibre de carbone ou en Kevlar sont interdits.
La bulle peut être remplacée.
Les conduits d'air peuvent être modifiés ou remplacés.

LE ROADSTER DARD DARD

Il suffit de peu pour redécouvrir une moto. Le millésime 2011 de la Hornet 600, ne bouleverse pas la lignée, mais apporte ce qu'il lui manquait : un look au goût du jour et un tarif canon !

Proposée à partir de 6.490 € sans ABS (prix de lancement fin février 2011), la Hornet 600 2011 attaque fort le marché des roadsters de moyenne cylindrée. De quoi vous faire craquer ? Certainement !

Fine et fonctionnelle, la coque arrière est réussie. Elle intègre les poignéees passager.

Un look et un esprit maison

Assurément, la Hornet 600 2011 ne peut renier sa parenté avec la Honda CB 1000 R, le fleuron des roadsters de la gamme. Même forme de tête de fourche, d'instrumentation ou encore de coque arrière, ne seraient-ce les écopes absentes sur la CB 600 F, on pourrait confondre les deux sœurs en les voyant passer rapidement. Flatteur ! Les différences esthétiques sont pourtant nombreuses, et les choix opérés heureux. La preuve.

Moins audacieux que celui de la 1000, le bloc optique gagne en impact visuel. Surmonté d'un petit saut de vent, il se révèle efficace bien au delà des allure autoroutières. Le compteur digital compact s'intègre idéalement dans l'ensemble. Plaisant et lisible malgré sa petite taille et son inclinaison, il est par contre sujet à quelques reflets que l'on peut corriger au moyen d'une casquette disponible en options... Pour le reste, c'est un sans faute. Associé au traitement argenté de la fourche inversée, l'impact visuel de ce nouvel avant est immédiat. Le réservoir, de forme douce, particulièrement travaillée, est agréable. Il ne change pas par rapport au modèle précédent et écarte modérément les jambes d'un conducteur d'1.80m. Côté ergonomie, seul le carter moteur droit saillant peut gêner les grands pieds ou lorsque l'on pose la jambe le long du moteur à l'arrêt.

Forme, revêtement et confort, la selle fait bonne impression... Les 50 premiers kilomètres au moins.

La coque arrière effilée et relevée met en valeur un feu arrière compact et très visible. Belle, épicée et visuellement très efficace, elle est surtout la preuve que finesse et sportivité sont compatibles avec fonctionnalité. Les poignées passager intégrées et de bonne dimension sont amples et tiennent bien en mains... Du moins si l'on a les bras suffisamment longs pour les atteindre. La position passager n'en est pas moins agréable, et les jambes modérément pliées. L'assise apparaît donc plutôt confortable malgré une selle fine. Monobloc, de forme très agréable et dotée d'un dosseret intégré pour le conducteur, elle recouvre un petit coffre permettant d'accueillir un antivol type U de taille modeste (d'origine Honda...). On a beau être moderne, on n'oublie pas pour autant d'être pratique. Un point pour la Hornet !

Moteur : un punch efficace !

On pourra dire ce que l'on veut du moteur de la Hornet 600, mais deux choses priment : sensations et agrément. Plaisant à tous les niveaux et pour tous les niveaux (de conduite), le bloc de la CB 600 F donne facilement de la voix au travers de son échappement en position basse. Le son feutré, métallique et rauque contribue même au plaisir de rouler, et renseigne clairement sur le régime moteur moteur, amplifiant l'effet de la montée dans les tours.

Discret lors de la prise d'élan entre 1.500 et 5.000 tr/min, le moteur profite alors d'une bonne bouffée d'air pour flirter avec les sonorités plus profondes. Après une pause dans la montée en régime aux alentours de 6.000 tr/min, sorte de respiration, il s'élance quelques 2.000 tr/min plus hauts. A partir de là, tout s'emballe !

De 9 à plus de 13.000 tr/min, le moteur laisse ouvertement exploser son tempérament et son origine sportifs. Le paysage se met à défiler très rapidement et que la vive poussée ressentie est on ne peut plus agréable ! L'agrément, justement, est

Forme, revêtement et confort,
la selle fait bonne impression...
Les 50 premiers kilomètres au moins.

idéal pour cette cylindrée. Voici un moteur «bien rempli». En ville, sa souplesse et sa réactivité sont un atout. Progressif et vif à la fois, il permet un contrôle précis des allures, affichant une force que l'on retrouve sur tous les rapports. Rare et appréciable. Ainsi, évoluer à près de 1.000 tr/min et moins de 50 km/h sur le sixième et dernier rapport ne pose aucun problème. Côté reprises, on n'est pas à plaindre non plus... Restent à remarquer les vibrations souvent présentes aussi bien dans les repose pieds que dans le guidon, et des commandes à la main positionnées un peu haut à notre goût (rien qui ne puisse être surmonté par un tour de clé de 8 en repositionnant des leviers... ou un petit temps d'adaptation).

Partie cycle : l'évidence

Bien aise au guidon de cette CB 600 F, on apprécie la forme de la selle, permettant de se caler au mieux lors des accélérations, de descendre aisément les jambes le long de son flanc. Son revêtement offre également un bon grip... Bref dès 1,65m dépassés, on est à l'aise au guidon. Pieds à l'aplomb des épaules, bras tombant sur une direction légère et naturelle, la Hornet évolue en ville sans faire de chichi. Intuitive et instinctive, la partie cycle neutralise les difficultés, rappelant au passage une autre Honda de même cylindrée : la CBF 600. Le look et la nervosité en plus !
La stabilité et la qualité de l'amortissement (réglable fourche et amortisseur), s'expriment une fois sur les petites routes «à virages» au revêtement incertain. Aux abords du lac Bracciano, la Hornet se montre vive, très agréablement suspendue. Absorbant les chocs, gommant les nids de poule et autres joyeusetés, elle propose une rigueur et une dose de confort, de précision très appréciables sur un roadster, surtout à ce niveau de prix. Des qualités renforcées par la pneumatique hyper sportive : les Bridgestone BT012. Impériaux et accrocheurs, ils ont souvent sauvé la mise sur les routes italiennes. Glissantes, ondulées et viroleuses, on s'y jette pourtant sans appréhension au guidon de la belle. Du coup, on se surprend à sortir régulièrement le genou, tout comme à la coucher littéralement dans les courbes plus ou moins serrées. Voici une partie cycle qui permet bien des choses, y compris certaines erreurs, faciles à corriger. D'autant plus que l'on aura choisi la version ABS/CBS (anti blocage et freinage couplé avant/arrière). Discret, le CBS seconde un ABS déjà peu interventionniste. De quoi considérablement raccourcir les distances de freinage tout en laissant longuement la main au conducteur. La puissance est au rendez-vous, le contrôle aussi !

Repartie pour un tour !

Nouvelle dans la forme, pas dans le fond, la Hornet 600 2011 n'en est pas moins une réussite. Tête de fourche à instrumentation complète et moderne, partie arrière gracile, il n'en fallait pas plus pour relancer la carrière de ce roadster aussi performant qu'attachant, injustement «boudé» pour des raisons esthétiques et un «détail» : le prix. >

> A 6.490 € sans ABS et 7.090 € avec, la Hornet 2011 concurrence enfin les GSR 600 (6.499 € au 01/02/11) et autres FZ6 et XJ6 (6.599 et 5.999 € au 01/02/11). Elle n'a rien à redouter d'une Z750 ni d'une FZ8 de cylindrée supérieure : ses 102 chevaux énergiques, son poids plume et surtout son amortissement aux petits oignons y veillent.
Alternative économique à la CB1000 R (affichée 11.000 € !), la Hornet devient un produit d'appel... Les débutants audacieux apprécieront. Comme nous le rappelait le staff Honda lors de la présentation «en Italie, la nouvelle Hornet est beaucoup, beaucoup plus chère que chez vous...».
Pourquoi se priver ?

On aime

- ✓ Nouveau look
- ✓ Agrément et caractère moteur
- ✓ Partie cycle homogène et amortissement réglable
- ✓ Protection du tête de fourche
- ✓ Prix de lancement ! (6.490 €)

On aime moins

- ✓ Vibrations (si l'on n'aime pas...)
- ✓ Réglage des rétroviseurs...
- ✓ Coffre sélectif (antivols)
- ✓ Emplacement serrure du coffre et inclinaison de la clé

FICHE TECHNIQUE

Moteur	
Type	4 cylindres, 4 Temps à refroidissement liquide
Distribution	
Alesage x Course	67 x 42.5 mm
Cylindrée	599 cm3
Rapport volumétrique	12:à 1
Puissance	106 ch à 12.000 tr/min
Couple	64 Nm à 10.500 tr/min
Alimentation	Injection électronique PGM-FI
Transmission	
Boîte de vitesse	6 vitesses
Secondaire	Par chaîne
Partie Cycle	
Cadre	Type mono backbone en aluminium
Suspension avant	Fourche inversée diamètre 41 mm / course 120 mm Réglable en pré charge et contrainte
Suspension arrière	Monoamortisseur réglable en pré charge et contrainte
Frein avant	Deux disques de diam. 296 mm / Etrier double pistons (3 sur la version ABS)
Frein arrière	Disque diam. 240 mm / Etrier simple piston
Dimensions	
Hauteur de selle	800 mm
Empattement	1.435 mm
Chasse	25°
L x l x H	2.090 x 740 x 1.095 mm
Poids	220 kg
Infos pratiques	
Réservoir	19 litres
Coloris	Noir perle Nightstar, Blanc Pearl Cool, Pearl Sprint Yellow
Garantie	2 ans PMO, km illimité
Disponibilité	mars 2011
Contact	Honda France tel : 01 60 37 30 00 Site : www.honda.fr
Prix	**6.490 € (mars 2011)**

LA HORNET SE MET AU SPORT

Carénage intégral, demi bracelets et réservoir spécifique, Honda rhabille la Hornet 2011 et lui offre une déclinaison sportive. Nommée CBR 600 F, en souvenir du modèle homonyme disparu du catalogue en 2003, la petite nouvelle offre-t-elle toujours facilité, confort et caractère, comme son nom et ses origines le laissent supposer ? Mieux, la CBR 600 F propose un plaisir de conduire inédit, entre roadster et hypersport... La preuve.

Pour 8.490 € (en mars 2011), Honda propose de repartir aux demi guidons d'une sportive. Qu'on la considère comme une Hornet carénée et retravaillée ou comme une pistarde «soft», la CBR 600 F entend bien épargner le corps et les finances. En réutilisant un nom synonyme de spotivivté, de facilité et de confort, Honda prend également le pari de convaincre au moins 1.300 pilotes français cette année. Et pour ce faire, le look n'est pas le seul atout...

Plus qu'un roadster caréné, une sportive !

Les conditions météorologiques de l'essai ayant viré au cauchemar, c'est sous une grosse pluie et par un froid de canard que nous avons pris en main cette nouvelle Honda CBR 600 F. Pas de quoi pavoiser à son guidon ni réellement la jeter dans les virages, genou frôlant le sol, mais au moins largement de quoi apprécier une moto équilibrée et pertinente venant prendre place dans un paysage de plus en plus varié. Contrairement à la concurrence «indirecte» (Suzuki GSX-F 650, Kawasaki Er-6 F, Yamaha XJ6 Diversion), la CBR 600 F n'est pas un roadster basique habillé, mais un roadster sportif ayant bénéficié d'une conversion. Et la nuance importe.

Plus de protection et une ergonomie sportive, mais modérée, la CBR 600 F est une moto confortable à plus d'un titre, l'amortissment de qualité et réglable y veille.

Fourche rallongée pour accueillir des demi guidons de belle facture, habillage de ligne d'échappement et carénage semi intégral, si la position des repose pieds ne change pas par rapport à la Hornet, la position de conduite tout comme le ressenti de la direction changent. A la fois puissante et sportive, pouvant revendiquer des performances et une prestation haut de gamme, produite en Italie, la CBR 600 F met en avant une finition impeccable. Reste un bloc compteur dernier cri certes, mais habillé de manière tristounette par des plastiques sans âme.

Un point consolide cependant l'impression qualitative : les pneumatiques sportives motnées d'origine. Les BT012, sont excellents, y compris sur route mouillée. Au confort de l'amortissement, ils rajoutent celui d'une gomme tendre et d'une carcasse amoindrissant les chocs. Un vrai billard, abstraction faite d'une selle au confort tout relatif...

La bulle ne génère aucune turbulence. Elle surligne un optique original rappelant celui de la Hornet.

La version C-ABS que nous avons entre les mains met naturellement en confiance. Le freinage Honda ne souffre d'aucun reproche et se montre particulièrement discret et peu interventionniste. Certes, l'avant est alourdi par le carénage et les demi bracelets impose un appui modéré sur les poignets, mais on gagne avant tout en stabilité ce que l'on perd en légèreté dans la direction, et donc maniabilité à basse vitesse (par rapport à la Hornet 600).

Sportive, mais pas trop

L'ergonomie surprend, avant de faire ses preuves. La position de conduite n'est en effet pas aussi compacte que sur une hypersport, mais les bras tendus et cintrés par les demi guidons positionnent les mains sur des commandes placées plus bas et en avant que sur un roadster. En conservant la position originelle des repose pieds (celle de la Hornet 600 2011) mais en basculant légrement plus le corps, la pédale de frein et le levier de vitesse apparus trop hauts à l'arrêt tombent finalement facilement sous les pieds. Contrairement à une sportive pure et dure, les cervicales fragiles n'ont pas à redouter la position de conduite. le dos reste suffisament droit et la tête est modérément relevée. Par ailleurs, la bulle fait rapidement ses preuves. Si elle n'est pas très haute, elle ne génère aucune turbulence et dévie efficacement le flux d'air vers le haut du casque, le rendant au passage plus bruyant qu'à l'accoutumée. Le devant des épaules est par contre

exposé aux filets d'air, et la pression augmente avec la vitesse. Logique. La bulle haute vendue au catalogue des options permettra de mieux protéger les

Freinage C-ABS (+500 € en option) et Bridgestone BT012, un duo gagnant et impérial sous la pluie.

plus d'1,70 m. La pluie omniprésente lors de notre roulage n'a pour autant pas fait de quartier : ni la bulle ni le carénage ne mettent les jambes ou le torse à l'abri, on est bien sur une sportive, on est par contre logiquement plus épargné que sur une moto «nue» par les tubulences, et l'eau ne se «jette» pas sur l'écran du casque.
Merci quand même !

De la Hornet à la CBR 600 F

(Re)découverte le mois dernier, la Hornet 600 nous avait livré son moteur sur un plateau. Efficace et souple tout en se montrant réactif, le bloc issu d'une autre CBR (la 600 RR de 2007), conserve ici toutes ses caractéristiques. Pourtant peu libéré (400 km au compteur en début d'essai), le bouilleur de notre CBR 600 F pousse toujours avec une belle volonté une moto à peine alourdie par rapport à la Hornet (206 kilos contre 198 tous pleins faits en version standard et 211 contre avec l'ABS). Relançant fort dès 5.000 tr/min, il monte vers la zone rouge (13.000 tr/min) par paliers de 2.000 tr/min, renforçant systématiquement sa poussée jusqu'à atteindre le rupteur à quelques 13.500 tr/min. Si nous n'avons pu apprécier la sonorité de l'échappement (la pluie sur le casque et le flux d'air nous en empêchant...), nul doute qu'il se montrera tout aussi expressif que sur la Hornet.
Pour le reste, attaquer une petite route détrempée avec pour atouts un embrayage souple, une boîte de vitesse irréprochable, un moteur redoutablement efficace et un freinage impérial, le tout associé à une partie cycle très neutre, relève d'une partie de plaisir... Les épingles détrempées se négocient même sur le même élan, et on enroule aussi facilement qu'on «attaque». Le 6ème et dernier rapport permet même de relancer la moto dès 1.200 tr/min... avant de réellement la lancer passé les 4.500 tr/min. Un régime qui fait fourmiller pieds et mains, tout comme les alentours des 6.000 tr/min, mais dans une moindre mesure. Par raport à la Hornet, le carénage amortit et diffuse une partie des vibrations. De quoi savoir que la puissance et le couple arrivent ! La CBR 600 F se conduira donc non seulement à l'envi, mais également aux sensations. Sachez enfin que sur ce même 6 ème rapport, on prend 20 km/h tous les 1.000 tr/min, et l'on roule à 130 km/h à mi régime (6.500 tr/min).

Une autre moto...

La Honda CBR 600 F se différencie suffisament de la Hornet 600 dont elle est dérivée pour justifier un écart de prix important (2.000 €). Plus routière, elle renforce les aptitudes sportives de son aînée sans pour autant modifier son tempérament déjà joueur.
Affichée 8.490 € sans l'ABS et 8.990 € avec, elle offre une alternative séduisante et somme toute économique à une 600 Hypersport, dont le tarif avoisine les 11.000 €. Les assureurs la verront également d'un bon oeil, la considérant comme un roadster caréné. La CBR 600 F n'en est pas moins une moto capable de mettre du piment dans le quotidien et pourquoi pas d'aller s'aventurer à moindre coût sur piste. Bien joué...

On aime

- ✓ La sportivité sans l'exclusivité
- ✓ L'agrément et le caractère moteur
- ✓ La partie cycle stable et vive
- ✓ La position de conduite

On aime moins

- ✓ Les rétroviseurs oreille de Mickey ?
- ✓ L'ouverture du coffre pas toujours pratique...
- ✓ Le petit coffre sélectif (antivols Honda uniquement)

FICHE TECHNIQUE

Moteur	
Type	4 cylindres, 4 Temps à refroidissement liquide
Distribution	
Alesage x Course	67 x 42.5 mm
Cylindrée	599 cm3
Rapport volumétrique	12:à 1
Puissance	106 ch à 12.000 tr/min
Couple	64 Nm à 10.500 tr/min
Alimentation	Injection électronique PGM-FI
Transmission	
Boîte de vitesse	6 vitesses
Secondaire	Par chaîne
Partie Cycle	
Cadre	Type mono backbone en aluminium
Suspension avant	Fourche inversée diamètre 41 mm / course 120 mm Réglable en pré charge et contrainte
Suspension arrière	Monoamortisseur réglable en pré charge et contrainte
Frein avant	Deux disques de diam. 296 mm / Etrier double pistons (3 sur la version ABS)
Frein arrière	Disque diam. 240 mm / Etrier simple piston
Dimensions	
Hauteur de selle	800 mm
Empattement	1.437 mm
Chasse	25°
L x l x H	2.150 x 740 x 1.150 mm
Poids	220 kg
Infos pratiques	
Réservoir	18.4 litres
Coloris	noir / bleu blanc / bleu rouge
Garantie	2 ans PMO
Disponibilité	mars 2011
Contact	Honda France tel : 01 60 37 30 00 Site : www.honda.fr
Prix	**8.490 € (mars 2011)**

UNE VFR A LA CROISEE DES GENRES

En tentant l'union entre routière et trail, la Honda Crossrunner a opté pour la polyvalence, la conduite facile et l'agrément au quotidien. Un programme qui se laisse apprécier dès les premiers tours de roues comme nous avons pu nous en rendre compte lors de cette première prise de contact sous le soleil de Majorque.

Certes, la Crossrunner n'est pas la première à vouloir fusionner routière et trail. On dirait même que ce type de croisement génétique a le vent en poupe. Il suffit de revenir sur les nouveautés apparues ces derniers mois, Ducati Multistrada ou Triumph Tiger 800. L'exemple de la BMW GS a en effet démontré que, loin de dérouter le motard, un tel mélange des genres savait séduire et convaincre. Qu'est-ce qu'une BMW R 1200 GS sinon un gros trail qui a fait une croix sur le tout-terrain, ou si vous préférez, une routière déguisée en aventurière ? Et avant elle, comment définir la Yamaha TDM sinon comme la tentative (réussie) de marier deux familles au départ très différentes ? Honda a suivi une démarche analogue avec la Crossrunner, mais avec sa propre logique, et en puisant dans son patrimoine technique le moteur et la partie-cycle de la VFR 800 qui trouvent là l'occasion de démarrer une deuxième vie.

Roadrunner et Jet Ski

La lecture de la fiche technique le laissait deviner, Yosuke Hasegawa, le responsable du projet, nous en a apporté la confirmation : la Crossrunner reprend la cadre, la géométrie, et l'ensemble mécanique de la VFR 800. C'est grâce à cela que le projet a pu être

Le style qui se veut rassurant et dénué d'agressivité ne rallie pas tous les suffrages

mené dans des délais aussi courts, 2 ans seulement, et que le feu vert a été donné facilement, la nouvelle venue permettant de s'appuyer pour l'essentiel sur un outil industriel existant. Le V4 a toutefois subi quelques retouches dans le but d'adapter son caractère à la nature différente de la Crossrunner. Admission, échappement et gestion du V tec ont été revus pour rendre le moteur plus utilisable à moyens régimes et réduire la consommation de carburant. Restait ensuite à habiller et à donner une personnalité visuelle à cette moto. C'est Teofilo Plaza, déjà auteur de la VFR 1200, qui s'en est chargé et qui nous explique sa démarche : «*il fallait une moto qui puisse rendre heureux le plus grand nombre de gens. Elle devait convenir à tout le monde et être immédiatement compréhensible. Je me suis inspiré du Roadrunner, le personnage du dessin animé, qui incarne le fun mais pas l'agressivité face au Coyotte qui a une connotation négative. Lui c'est le frondeur qui roule trop vite, se fout des règles. Pas le Roadrunner qui est sympathique*». D'accord pour la symbolique, mais quid du design ? « *J'ai cherché des lignes douces, avec une sorte de carène, proche de la forme d'un Jet ski. La moto est assez horizontale pour gommer l'impression de hauteur et retirer de l'esprit des gens qu'elle était réservée aux grands* ». On pensera ce qu'on veut du style de la Crossrunner, mais c'est une moto qui gagne à être vue « en vrai » et, mieux encore, lorsqu'elle roule. La présence du pilote donne la juste mesure de ses proportions et permet d'apprécier sa relative compacité.

Séduction et reproches

Pas de doute, c'est bien une Honda ! On est à peine sorti de l'hôtel, on a tout juste parcouru quelques centaines de mètres en ville, contourné deux rond point et mis pied à terre à un stop, qu'on est déjà conquis par la facilité de la moto. Autostable même à très basse vitesse, dotée d'une direction sans lourdeur, la Crossrunner évolue à la vitesse d'un jogger sans demander de réelle attention. Le poids, qui apparaît conséquent lorsqu'il faut déplacer la machine à l'arrêt, est à peine perceptible. Et lorsqu'il faudra répéter les demi-tours au moment de la séance photos sur la route, les manoeuvres se feront avec un minimum d'application.

Les motos que nous essayons sont des pré-série qui comportent quelques défauts de finition : ajustage inégal de certains éléments de carrosserie, habillage du guidon imparfait, des détails qui font un peu tache mais dont Hasegawa San nous affirme qu'ils seront corrigés sur les modèles de production. Puisqu'on en est encore à faire le tour du propriétaire, on aurait apprécié sur une moto comme celle-ci, un réglage accessible pour la précharge du ressort arrière, ou au minimum un cliquet bien en évidence permettant de passer d'un coup de solo à duo comme cela existe sur certaines GT. Dommage aussi de ne pas avoir exploité la place disponible dans le retour du carénage pour ménager un petit coffre. Toujours pratique pour ranger le ticket de péage et de la menue monnaie. Dernière critique, qui constituera pour moi le principal défaut de la Crossrunner, son bloc instruments. Son aspect d'abord ramène davantage au monde du scooter qu'à celui de la moto. Il est un peu riquiqui, moulé dans un plastique ordinaire qu'incertaine.

et, surtout, est d'une lisibilité plus qu'incertaine. Il y a un manque de contraste entre le fond gris et l'affichage, gris lui aussi, les chiffres sont trop petits et l'inclinaison favorise les reflets parasites. On arrête les reproches pour revenir à la conduite.

Le bloc instruments est surélevé pour être plus proche du regard du pilote. Malgré cela il reste peu lisible, voire carrément inutile en pleine lumière.

La position est naturelle, et si la selle est un peu trop large au niveau des cuisses (c'est l'architecture moteur qui la conditionne) elle est suffisamment basse pour rassurer un pilote d'1,70 m.

Les deux visages du V4

La Crossrunner est l'occasion de renouer le contact avec le V4 de 800 cm3. Une « vieille » connaissance dont on retrouve la sonorité caractéristique et les pulsations particulières, propres à son architecture. Moins souple qu'un 4 en ligne, on évite de le laisser retomber en dessous des 2.000 tours. Ce n'est pas un drame si cela arrive, mais on sent qu'on est sorti de son aire de jeu normale.

Compte tenu de ce qui nous a été dit lors de la présentation technique, on attendait un peu plus de tonus dans la partie basse du compte-tours (illisible au demeurant). En dessous de 5.000 trr/min, le V4 est paresseux et pour obtenir une réponse franche il faut être au dessus de ce seuil. Ce qui implique de recourir à la boîte, douce et précise, mais dont l'étagement identique à celui de la VFR apparaît un peu trop long. Lorsqu'on demande à Hasegawa San pourquoi ne pas avoir opté pour un braquet final plus court qui aurait permis d'atténuer la sensation de creux, le project leader répond que c'est pour abaisser la consommation. Il est vrai que la sobriété n'a jamais été la première vertu du VFR, mais nous sommes persuadés qu'avec un pignon de 15 dents le 800 gagnerait en vivacité à mi-régimes. La boîte étant à la fois douce et précise, on n'hésite pas à jouer du sélecteur pour se trouver dans la plage performante du moteur. Au dessus de 5.000, on peut compter sur une réaction franche de sa part. Entre 5 et 7.500 tours, le V4 permet d'enrouler en souplesse, de sortir des virages correctement sans avoir à doser la puissance qui s'exprime tout en progressivité. A 7.500 tr/mn précisément, le V tec actionne 8 soupapes de plus et le moteur change complètement de caractère. Il devient vif, volontaire, avec une allonge qui vous propulse jusqu'au rupteur dans une sonorité rageuse. La transition est nette, moins sèche que sur la VFR, sans brutalité mais la rondeur du V4 a laissé la place à une certaine agressivité qui dope les sensations et vous force à adopter une conduite différente. On n'est plus le vacancier contemplant le paysage, il faut piloter. Le regard ne s'intéresse désormais qu'à la route, et à elle seule !

Un bel équilibre

Sans aller jusqu'à mériter le qualificatif de sportive (qu'elle ne revendique d'ailleurs pas), la Crossrunner est capable de tenir une bonne cadence sur route sinueuse. Il faut déjà la malmener pas mal pour que l'inertie due à son poids se manifeste et que la définition orientée confort de ses suspensions

Malgré un poids conséquent (240 kg avec les pleins), la Crossrunner jouit d'un très bon équilibre et permet de profiter de la route.

ne fixe les limites. La Crossrunner reste un moto facile au mode d'emploi très intuitif. Sa direction neutre lui permet d'entrer naturellement en virage. Et si celui-ci se referme, il suffit de tirer sur le guidon et d'augmenter l'inclinaison pour rectifier sa trajectoire. Au besoin, on se servira du frein arrière pour retrouver un point de corde un peu raté. Le couplage du freinage renvoie la pression de l'étrier arrière vers les étriers avant, ce qui amène de la stabilité. Mais il n'y a aucune réaction dans l'autre direction. Lorsque l'on presse le levier, seuls les deux disques avant sont sollicités.

Un système qui offre une grande efficacité tout en laissant une certaine « mobilité » à la moto quand on entre fort en virage sur les freins. Vous me direz que ce n'est pas la vocation de la Crossrunner… Sans doute, mais elle nous a montré sur les routes Majorcaines qu'elle avait certaines dispositions à une conduite plus musclée que ce à quoi on la réservait. Comme le veut le diction « qui peut le plus peut le moins », à un rythme plus normal, la Honda est d'une facilité totale. Quel que soit le style de conduite, elle exécute les ordres. En courbe, le pilote peut rester droit et adopter l'inclinaison de la moto, déhancher légèrement, ou exagérer l'angle de la moto à la façon super mot', elle ne bronche pas. On peut même passer d'un style à l'autre dans un même virage sans la perturber…

Des points à confirmer

Une promenade de 180 kilomètres, entrecoupée de plusieurs arrêts, ne permet pas un jugement définitif et complet d'une moto comme la Crossrunner. Seul un essai complet nous permettra de parler du duo, de la protection, du confort. Et il faudra se lancer sur un chemin pour savoir si la Honda est véritablement capable de vous mener jusqu'au petit restaurant perdu au milieu des bois comme le promettent ses concepteurs. Pour ce qui est du duo, nous avons juste vérifié qu'il était facile au passager de s'installer grâce à la selle plate. Le confort immédiat est très bon, avec une position naturelle, une selle bien dessinée et une suspension arrière qui absorbe plutôt bien les petits chocs. Quant à la consommation, les chiffres annoncés par les ordinateurs de bord indiquaient une moyenne entre 6,7 et 7,4 litres selon le rythme des différents essayeurs.

La surprise du chef

Comme à chaque fois qu'un constructeur mélange les genres, on ne sait pas trop quelle moto se cache derrière les belles intentions, les démonstrations techniques et les grandes études menées par les services marketing. Les mélanges en moto, c'est comme en cuisine, la savoir-faire du chef est primordial. Dans le cas de la Crossrunner, le chef s'appelle Yosuke Hasegawa. Il roule à moto, même plutôt très bien pour un Japonais guère habitué à nos façons latines d'aborder la route ouverte. Il n'est pas besoin de rouler longtemps avec la Crossrunner pour comprendre l'intention qui a présidé au projet et admettre la pertinence des options prises. La polyvalence annoncée est là, l'agrément et la facilité également. Une moto à essayer.

On aime

- ✓ La polyvalence et la facilité
- ✓ La conduite intuitive
- ✓ La vivacité du moteur dans les tours
- ✓ La partie-cycle homogène

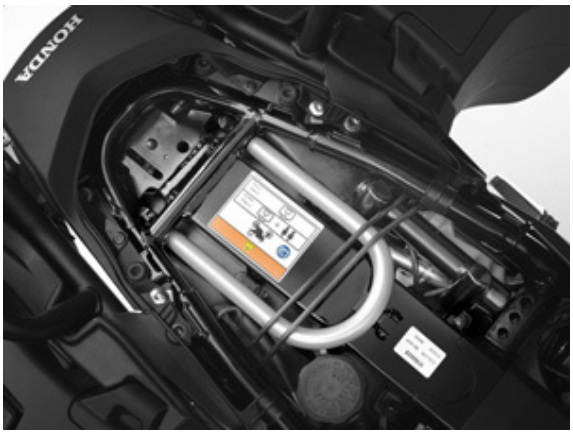
On aime moins

- ✓ Le tableau de bord illisible
- ✓ Le creux à bas régime
- ✓ Le style trop timide

En détails

Le guidon ne devrait pas poser de problème entre les files. Les rétroviseurs, efficaces, seront plus exposés

Original. Les poignées chauffantes (option) disposent d'un potentiomètre bien intégré



De la place, mais pas trop. Le coffre sous la selle accueille le U Honda en option, guère plus.

La selle assez plate facilite l'accès à bord du passager.

FICHE TECHNIQUE

Moteur	
Type	4 cylindres en V à 90°, 4 temps, refroidi par eau
Distribution	deux ACT par banc de cylindres, entraînés par chaîne, système V-tec, 4 soupapes par cylindre
Alesage x Course	72 x 48 mm
Cylindrée	782 cm3
Rapport volumétrique	11,6 à 1
Puissance	102 ch à 10.000 tr/min
Couple	7,3 mkg à 9.500 tr/min
Alimentation	Injection électronique PGM Fi, Ø 36 mm à 2 papillons
Transmission	
Boîte de vitesse	à 6 rapports
Secondaire	Par chaîne, braquet 16 x 43 (rapport 2, 687)
Partie Cycle	
Cadre	Double poutre en aluminium
Suspension avant	Fourche téléhydraulique inversée Ø 43 mm, réglable en précharge. Débattement 108 mm
Suspension arrière	Pro-Link ; Monobras actionnant un combiné HMAS réglable en précharge (7 positions) et en détente. Débattement: 119 mm
Frein avant	double disque Ø 296 mm, étrier 3 pistons, C-ABS
Frein arrière	Simple disque Ø 256 mm, étrier 2 pistons accolés, C-ABS
Dimensions	
Hauteur de selle	816 mm
Empattement	1.464 mm
Chasse	25°45'/96 mm
L x l x H	2 130 x 799 x 1 243 mm
Poids	240 kg (49% AV, 51% AR)
Infos pratiques	
Réservoir	21,5 litres
Coloris	Noir / Argent, Blanc / Argent, Rouge / Argent
Garantie	2 ans PMO, km illimité
Disponibilité	mai 2011
Contact	Honda France tel : 01 60 37 30 00 Site : www.honda.fr
Prix	**10.990 € (mai 2011)**

COME BACK REUSSI

La plus rétro des japonaises nous revient après quatre années d'interdiction de séjour pour cause de non conformité avec la norme Euro3. Devenue W 800 et parée d'une injection électronique, la Kawasaki est de nouveau en mesure de défendre ses valeurs où plaisir simple rime avec conduite relax.

Epargnée par l'agressivité du style Manga des Z, indifférente à la quête du dernier cheval qui obsède les ZX, insensible à la culture US qui dicte sa loi aux VN, la W 800 affiche fièrement sa différence dans la gamme Kawasaki. Sa source d'inspiration à elle, ce sont les années soixante et les twins british, autant dire des références tombées dans l'oubli, sauf pour quelques irréductibles nostalgiques…Son passage de 650 à 800 cm3 n'a en rien changé ses principes ni affecté sa facilité ou son

Si les lignes n'ont pas bougé par rapport à la 650, on note de nombreux changements dans les détails de finition : selle, combinés arrière, emblèmes de réservoir, etc. Les carters latéraux sont désormais en métal et non plus en synthétique

agrément. En effet, ce n'est pas l'accroissement des performances qui a conduit Kawasaki à modifier la W 650 mais plus prosaïquement la mise en conformité avec la norme Euro3. La meilleure preuve en est que, malgré une augmentation de cylindrée de 14 %, la puissance a perdu 2 unités, passant de 50 à 48 chevaux. En revanche, le couple, valeur bien plus intéressante pour ce genre de moto, a sensiblement progressé. Il est non seulement plus élevé en valeur absolue (6,2 mkg au lieu de 5,7 pour la 650) mais annoncé à un régime beaucoup plus bas (2.500 tr/mn contre 5.000). On s'apercevra une fois sur la route que la différence avec la 650 n'est pas saisissante.

Welcome on board

Sans le sigle apposé sur les carters latéraux, seul l'oeil d'un spécialiste serait capable de différencier la 800 de la 650. Il faut en effet aller scruter du côté de l'alimentation pour se rendre compte qu'un système d'injection a remplacé les carburateurs. Sans quoi on pourrait penser qu'on s'est contenté de subtiles retouches esthétiques : selle striée et non plus lisse, sigles de réservoir frappés d'un W majuscule et ne portant plus la mention Kawasaki. Pour le reste, on retrouve inchangées les proportions et les formes un peu rondes de la 650 qui habillent dans un style à la fois sobre et élégant le très joli bicylindre vertical.
La W est une moto à l'ancienne. Comprenez plutôt petite pour sa cylindrée et surtout très étroite. Un format idéal pour la ville mais qui accorde suffisamment d'espace pour envisager de rouler en duo le temps d'une bonne balade. C'est qu'on est bien installé sur cette Kawa. Pour le confort, la selle offre la largeur nécessaire au niveau de l'assise et se fait plus étroite à l'approche du réservoir avec un double bénéfice : les jambes pressent naturellement les grippe genoux du réservoir et les pieds rejoignent plus aisément la terre ferme lorsqu'on est à l'arrêt. Un brin de déception accompagne cet instant ô combien important qu'est la mise en route du moteur. Il ne sort des échappements que les battements étouffés du bicylindre. Sans aller jusqu'à regretter les Dunstall de nos sixties libertaires, on aimerait profiter davantage du tempo si typique du vertical twin calé à 360°.

No stress

En ville, la W 800 est comme un poisson dans l'eau. Si on fait abstraction du guidon, un peu large, qui oblige à viser juste entre les rétroviseurs des autos, la Kawa est totalement intuitive. On la sent légère, maniable, prompte à réagir. Le moteur se montre d'une souplesse étonnante pour un twin de cette cylindrée. On arrive à rouler sur un filet de gaz à 1.200 tours en 3ème, voire 4ème, et à relancer la mécanique sans noter d'à-coups ou d'hésitation. Autre bon point, le twin est quasiment exempt de vibrations. Petite déception en revanche pour son manque de tonus à bas régime. Sa réponse est un brin paresseuse et il faut franchir le seuil des 3.000 tr/min pour réveiller la cavalerie. A partir de cet instant on peut compter sur une poussée franche mais qui progresse tranquillement jusqu'aux environs de 6.000 tours. L'impression qui domine est une grande douceur, une absence totale d'agressivité. Un tempérament plus proche d'une BSA A65 que d'une Bonneville T120, pas très démonstratif mais incitatif à rouler paisible, sans stress. Cela étant, lorsqu'on insiste un peu sur la poignée de gaz, l'accélération est largement suffisante pour se dégager du flot de la circulation. Si on se contente d'enrouler, c'est la rondeur du moteur qui prime. On module son allure en jouant de la poignée de gaz et en minimisant le recours à la sélection de boîte, au demeurant douce et précise.

Parfaitement adapté à la ville, le moteur peut aussi affronter les voies rapides, et même l'autoroute, sans faire de complexe. Il est parfaitement capable de vous faire perdre votre permis avec une vitesse de pointe proche des 170 km/h, pilote bien droit et bras tendus. A cette allure, la pression de l'air vous fait tirer sur le guidon ce qui déclenche un léger flottement de l'avant, sans aucun danger. Mais autant le dire tout de suite, ce n'est pas dans ces circonstances que la W 800 s'apprécie le mieux. Nous allons en avoir la confirmation en sillonnant les petites routes du massif des Maures.

Permis de jouer…

Des routes étroites, où les plus longues lignes droites excèdent rarement 200 mètres, avec un revêtement qui passe sans prévenir du tout neuf au très défoncé, des traînées de gravier à la corde des virages posées là par un orage nocturne, bref des routes sur lesquelles une hypersportive réclamerait une vigilance de tous les instants. Rien de tel avec la W 800. L'esprit reste serein en présence d'une moto qui réagit en un clin d'oeil aux injonctions du guidon, change de trajectoire sans résister et avale les bosses avec une relative indifférence. Ca chahute bien un peu de temps en temps, mais rien à voir avec la sauvagerie d'une sportive hyper rigide.

La grande roue avant de 19 assure un excellent guidage au moment d'attaquer le virage alors que les pneus étroits suppriment toute résistance à la mise sur l'angle. On a oublié à quel point des pneus étroits sont la clé d'une conduite intuitive. La moto va là où on lui dit d'aller, point.

Et s'il faut corriger la trajectoire, la manoeuvre s'exécute rapidement et sans effort. Très à son aise, la Kawasaki soutient une bonne cadence sur un tel parcours. Au début on enroule en souplesse, histoire de constater que la moto se conduit toute seule. Alors on augmente un peu le rythme, et puis encore un peu, et un peu plus… jusqu'à atteindre les limites de la W 800, le moment où il faut admettre qu'on lui inflige un traitement pour lequel elle n'a pas été conçue. Rien de choquant, juste la logique qui reprend ses droits. Le seul point qui nous a paru faiblard, même dans le cadre d'une utilisation normale, c'est le frein avant. Si on accepte le choix d'une attaque très douce qui évitera les blocages intempestifs en cas de prise de levier mal dosée, nous avons trouvé qu'il manquait tout simplement de puissance. Le disque et l'étrier étant apparemment les mêmes que sur la VN 900 essayée le même jour, et qui elle freinait très bien. Il se peut que le défaut provienne du choix de plaquettes. La question mérite d'être approfondie.

La W 800 se laisse emmener avec énormément de facilité. Pensée pour la conduite cool, elle arrive à soutenir un bon rythme sur route sinueuse.

Pour rebelles doués de raison

En son temps, la W 650 avait trouvé son public, composé de motards recherchant une moto jolie, valorisante, au style évocateur d'une époque que certains regardent avec nostalgie parce que symbole de liberté et d'insouciance. La 800 défend fidèlement la même vision d'une pratique moto dénuée de stress et d'agressivité, indifférente aux critères de performances ou d'efficacité mais qui vise simplement le plaisir de rouler sans se poser de question. Très à l'aise en ville, avec des aspects pratiques qui ont été pris en compte pour faciliter la vie de tous les jours, la Kawasaki sait aussi réserver de bons moments de conduite sur la route et, dernier point à ne pas ignorer, accorde à la passagère un accueil tout à fait décent. A l'heure des radars omniprésents et de l'obsession répressive de nos gouvernants, la W 800 est une manière pertinente de continuer à rouler à moto sans jouer aux gendarmes et aux voleurs.

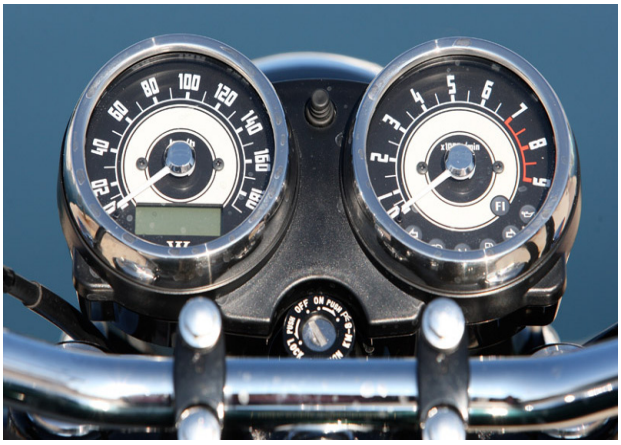
On aime

- ✓ L'esthétique et le gabarit
- ✓ La facilité générale
- ✓ Le comportement intuitif et très sain
- ✓ Les aspects pratiques respectés

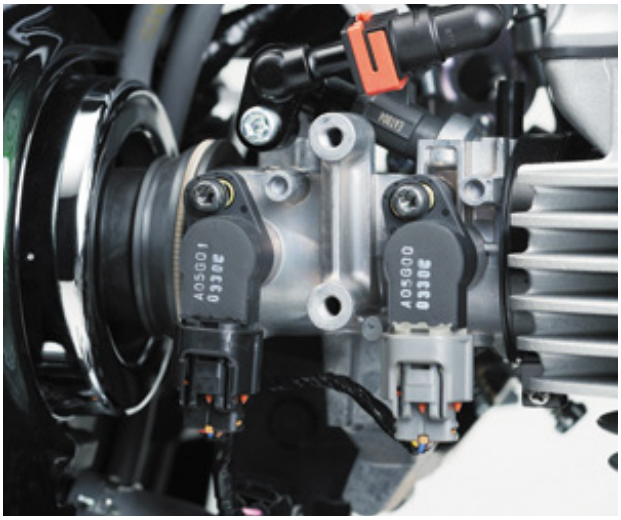
On aime moins

- ✓ La sonorité à l'échappement trop filtrée
- ✓ Le frein avant pas assez puissant
- ✓ Le caractère mécanique un poil trop effacé

En détails



L'instrumentation est classique avec deux cadrans ronds de bonne dimension. Le petit écran affiche au choix, l'heure, le kilométrage total ou partiel. On regrettera l'habillage plastique un peu cheap. A noter le guidon de diamètre standard, facilitant son éventuel changement.



L'adoption de l'injection a permis de passer la norme Euro3. Bien calibrée, elle participe à la grande souplesse du twin.

Un petit compartiment sous la selle permet d'emporter un bloc disque. De chaque côté, sur l'arrière de la selle, une poignée sert à la fois au passager et à faciliter le béquillage cebtral, montée de série. De part et d'autre, des tétons permettent d'accrocher des sandows ou un filet.

FICHE TECHNIQUE

Moteur	
Type	Bicylindre parallèle, calé à 360°, 4 temps, refroidi par air
Distribution	Simple ACT entraîné par arbre et couple conique, 4 soupapes par cylindre
Alesage x Course	77 x 83 mm
Cylindrée	773 cm3
Rapport volumétrique	8.4 à 1
Puissance	48 ch à 7.000 tr/min
Couple	6,2 mkg à 2.500 tr/min
Alimentation	Injection électronique, Ø 34 mm à 2 papillons
Transmission	
Boîte de vitesse	à 5 rapports
Secondaire	Par chaîne, braquet 15 x 37 (rapport 2, 467)
Partie Cycle	
Cadre	Double berceau tubulaire en acier
Suspension avant	Fourche téléhydraulique Ø 39 mm, sans réglages, débattement 130 mm
Suspension arrière	Oscillante à 2 combinés latéraux. 5 positions de réglage des ressorts, débattement 105 mm
Frein avant	Simple disque Ø 300 mm, étrier 2 pistons accolés
Frein arrière	1 tambour Ø 160 mm
Dimensions	
Hauteur de selle	790 mm
Empattement	1.465 mm
Chasse	27° 108 mm
L x l x H	2 180 x 790 x 1 075 mm
Poids	216 kg
Infos pratiques	
Réservoir	14 litres
Coloris	Vert sombre métal
Garantie	2 ans PMO, km illimité
Disponibilité	Mars 2011
Contact	Kawasaki Motor France Tel : 01 30 69 50 00 www.kawasaki.fr
Prix	8.399 € (mars 2011)

De la 650 à la 800, les détails qui comptent

Outre l'augmentation de cylindrée de 97 cm3, le principal changement mécanique entre W 650 et W 800 concerne l'adoption de l'injection en place des carburateurs. Pour compenser l'éventuelle perte de rendement consécutive à la mise aux normes, en matière d'émissions polluantes, il a été fait appel à de nouveaux arbres à cames apportant une ouverture plus rapide sans toutefois changer ni les diagrammes, ni les levées de soupapes. Un petit détail à signaler quand même, car il est visible de l'extérieur, le kick a été supprimé.La partie-cycle ne bouge ni dans sa construction ni dans ses dimensions, mais témoigne d'un soin du détail plus affirmé : les jantes sont en aluminium, les rayons sont traités au Cosmer NC, un revêtement censé faciliter le nettoyage et prolonger la résistance à la corrosion. Les roues, de 19' pour l'avant et 18' pour l'arrière, sont chaussées de Dunlop qui reprennent fidèlement le look des fameux K81 mais en conservent également les chambres à air. Une petite incongruité en 2011… Au rang des détails visibles, il y a les combinés arrière laissant les ressorts apparents, la selle striée et non plus lisse. Par ailleurs, les caches latéraux sont en tôle et non plus en plastique. Enfin, le guidon passe au diamètre usuel de 22,2 mm ce qui permet d'opter pour un guidon de remplacement sans avoir à changer pontets, cocottes et commodos.

COUP DE JEUNE sur la 125

KTM a pris pour habitude de bousculer les moeurs motardes. Après avoir attaqué le marché du deux roues de route avec ses bicylindres de 950 puis 990 cm3 radicaux, voici que le constructeur autrichien décline son savoir faire et son esprit à la sauce 125. Le nom de la dernière née ? Duke 125. Son objectif ? Plaire aux 20/35 ans et conquérir un marché en pleine expansion. Son argument ? La différence ! Vous trouvez les 125 ennuyeux ? Regardez par ici...

Quand KTM se lance sur le marché de la 125 de route grand public, la marque part de zéro et ne ménage pas ses efforts pour que le résultat soit à la hauteur des attentes, et surtout de ses ambitions. Connue des sportifs pour ses motos de cross, de supermotard et d'enduro (regardez les résultats du Dakar 2011...), ainsi que pour sa gamme de motos de route de grosse cylindrée, KTM entend bien apporter quelque chose de différent et d'enthousiasmant dans le monde de la 125.

Un programme alléchant et sportif

Quand la moto en question arrive avec un gabarit de moyenne cylindrée «compacte», un équipement haut de gamme et un tarif de 3.890 € (un prix plancher inhabituel pour la marque), on ne peut que s'enthousiasmer. Non seulement la 125 Duke veut renouveler le genre, mais à écouter le marketing et à voir les vidéos promotionnelles, on a l'impression qu'elle va en plus nous arracher les bras et nous faire vibrer comme nulle autre.

A l'essai, force est de constater que les choses ne sont pas aussi simples, mais qu'il se dégage effectivement quelque chose à part de la Duke. C'est à Paris que nous avons pris possession de la nouvelle Duke 125, entre circulation urbaine et grands boulevards, y compris aux heures de pointes. Chaud ? Chaud devant, oui !

Exhaustive et efficace l'instrumentation haut de gamme relève de l'ordinateur de bord et donne le ton : du sport et aucune concessiins! Inédit sur une 125, surtout à ce prix.

Nul doute quant à la sportivité de la Duke 125 : l'ergonomie et l'équipement en attestent. KTM a pour habitude de fournir de très beaux compteurs, complets et entièrement digitaux, la 125 ne fait pas exception à la règle. Fond d'instrumentation digitale orange pour l'ordinateur de bord, message d'accueil (ready to race !), informations pléthoriques et même rappel de rapport engagé ou de béquille latérale déployée, voici un niveau de qualité inédit sur une 125. Le traitement de la moto se fait donc bien au même niveau que celui d'une grosse cylindrée, un aspect pour le moins flatteur. Tout aussi valorisant du moins que le gabarit de la moto, décidément très trompeur. Seule indication pouvant mettre la puce à l'oreille des connaisseurs : ni les leviers de frein et d'embrayage, ni la fourche ne sont réglables, et l'on ne retrouve qu'un disque de frein à l'avant. Pour le reste, il faudra lire sur les flancs de la moto pour deviner qu'il ne s'agit «que» d'une 125. La finition générale témoigne en effet d'un soucis du détail et de la qualité perçue, et si l'on excepte quelques rares câblages et connexions apparents ou défauts d'ébavurages des clignotants, rien ne dépasse de cette bien jolie moto à la ligne ciselée.

Reste à voir comment une partie de la visserie (dont celle du réservoir) et les autocollants vieilliront, les premières n'étant pas du plus bel effet et les seconds n'étant pas vernis et pouvant donc facilement s'abimer ou décoller. Ceci mis à part, la Duke est bluffante niveau ambiance, on se croirait sur une «grosse». Et ce n'est pas tout.

Une 125 à part

Il est temps de sortir pour un test parisien. Pousser la Duke moteur éteint est une partie de plaisir et une bonne surprise. Les 130 kilos tous pleins faits la rendent particulièrement maniable, et l'on ressent déjà l'effet de sa roue arrière chaussée de pneumatiques de 150 de large. Campée sur ses gommes sport, on la ressent moins vive, mais plus stable qu'une 125 standard...

La selle en deux parties permet de se caler parfaitement, même si elle laisse relativement peu de place pour se reculer, tandis qu'elle se révèle de forme agréable pour les grands gabarits (1,70m et plus). Elle s'évase par contre sur le réservoir et le cadre, occasionnant une pression sur l'intérieur des cuisses pouvant gêner le petites jambes (ou les cuisses larges) lors de l'arrêt au feux et nuisant à la hauteur de selle perçue (810 mm annoncés, elle en paraît cependant moins). Pour autant, un conducteur d'1,80 m pose facilement les deux pieds au sol. La position de conduite rendue compacte par la hauteur des commandes aux pieds, rappelle un mix entre roadster sportif et supermotard. Bras écartés par le guidon large pourvu de pare mains de belle facture (une bonne protection contre la chute, mais également contre le froid), on est presque surpris de se retrouver jambes pliées, oubliant que la Duke est une «petite» moto. Instinctivement, la posture donne cependant le ton et le potentiel : maniabilité et attaque !

Pour le parcours comme pour la course

Démarrer une moto dont on ne connaît rien est toujours un moment important, surtout quand on a l'impression de se tenir sur un foudre de guerre. La Duke émet un son feutré, distille ses premières vibrations et les sensations véhiculées par le moteur sont excellentes. Les premiers tours de roue démontrent une grande souplesse mâtinée de force. On se fait du coup surprendre par la partie cycle légère, alors qu'on plonge littéralement dans le premier virage pris, à la première intersection où l'on tourne. La direction neutre à souhaits engage alors rapidement et semble faire tomber la moto, on comprend vite que la Duke s'emmène sans effort, au regard et sur un filet de gaz, voir gaz en grand.

Rarement une 125 n'aura offert autant de souplesse et de couple, tout en se montrant d'une telle permissivité. Le moteur accepte de partir dès 1.500 tr/min et est même capable d'enrouler sur le couple à 37 km/h en sixième... En ville, ce bloc est du coup un régal. On se faufile sans encombre entre les calandres, profitant d'un rayon de braquage parfaitement adapté au maniement à allure lente, tout en bénissant à chaque instant un freinage hors pair. Pensez donc : un étrier 4 pistons à fixation radiale produit par Brembo offre précision, progressivité et puissance, on en redemande ! Ne subirait-on sa tendance à caler sur un coup de piston quand on joue avec les gaz au ralenti ou au rétrogradage, ce moteur serait tout simplement parfait. Nul doute qu'une fois libéré (rodage moteur et échappement), il gagnera en agrément et éliminera ce phénomène. Autre petit «défaut» relevé : la boîte de vitesse (décidément, KTM et les boîtes, c'est toute une histoire). Le point mort de nos modèles d'essai n'était en effet pas facile à trouver.

Un moteur d'une efficacité rare ,voici une réussite signée KTM ! Une version de 350 cm3 pourrait prochainement prendre place dans la partie cycle de la Duke 125...

Un moteur brillant et à dompter

Voici donc un moteur qui se révèle un allié de tous les instants. D'autant plus qu'il affiche une belle dose de caractère une fois qu'on le pousse dans les tours. Ainsi, à 8.000 tr/min, soit le régime de couple maximal, on le sent décoller et s'envoler vers la zone rouge située à quelques 10.500 tr/min.

Une plage très expressive, qui permet au pot d'échappement de feuler tandis que l'on tourne la poignée des gaz. Autant dire qu'on avale sans vergogne les courbes et virages quel que soit son style de conduite (supermotard, roadster ou sportive, genou sorti). Impressionnant d'aisance et d'équilibre.

Si les démarrages ne sont pas canon, mais simplement énergiques au final, et requérant un certain doigté, si l'on ressent bien que l'on a entre les jambes un moteur 4 temps et de cylindrée 125 cm3, force est de dire que ce dernier change la donne. Et on en redemande tandis que chaque démarrage devient prétexte à tirer le meilleur de ce moteur, tout comme la moindre courbe permet d'exploiter une stabilité exemplaire et un amortissement aux petit oignons. Confortable de suspension, la Duke ménage son conducteur en toute

occasion malgré une impression de fermeté. Surprenant. On peut être sport sans faire une croix sur l'agrément !
Alors que la Duke est capable d'afficher un bon 127 km/h réels en vitesse de pointe (relevé GPS), et qu'un long trajet à fond ne lui fait apparemment pas peur (moteur robuste à priori), alors que la consommation moyenne est annoncée à 3L/100 km par l'ordinateur de bord (soient près de 350 km à parcourir avec les 11 litres d'essence embarqués), difficile de reprocher quoi que ce soit à la nouvelle venue.

La Duke dépoussière la 125 !

Avec la Duke 125, KTM apporte une belle dose de changement dans l'univers du 125 cm3. En proposant une moto haut de gamme à un tarif abordable, en affichant un rapport qualité prix imbattable actuellement, ainsi qu'une architecture très inspirée, la Duke montre que le marché de la 125 peut encore évoluer et proposer des solutions sportives sans être radicales, belle à voir sans faire une croix sur l'efficacité, et surtout particulièrement performantes. Reste à voir si les clients trouveront le chemin des concessions KTM et s'ils feront confiance à la marque. Quoi qu'il en soit, jeune ou moins jeune, on dispose avec la Duke d'une vraie moto moderne et sûre, même si elle n'est qu'une 125.

On aime

- ✓ Le tarif ! (3.890 €)
- ✓ L'efficacité de la partie cycle
- ✓ Le caractère et la souplesse du moteur
- ✓ Le niveau haut de gamme
- ✓ L'aspect très valorisant de la moto

On aime moins

- ✓ La finition de certains éléments (visserie et autocollants)
- ✓ Les calages intempestifs du moteur
- ✓ La bavette dépendante du passage de roue

FICHE TECHNIQUE

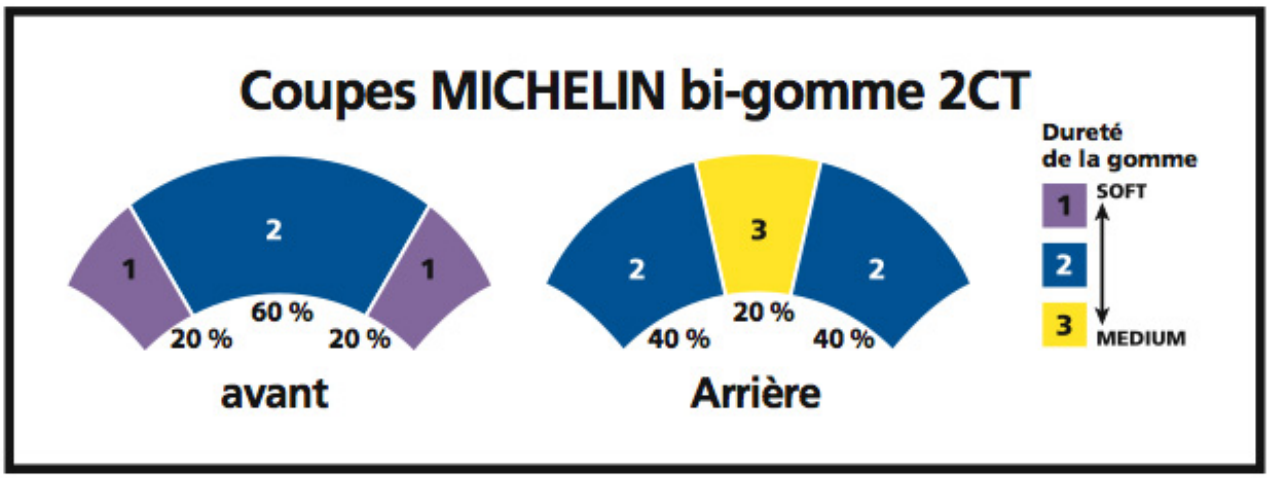
Moteur	
Type	Monocylindres, 4 Temps à refroidissement liquide
Distribution	
Alesage x Course	58 x 47,2 mm
Cylindrée	124,7 cm3
Rapport volumétrique	n.c
Puissance	15 ch à 10.500 tr/min
Couple	12 Nm à 8.00 tr/min
Alimentation	Injection électronique
Transmission	
Boîte de vitesse	6 vitesses
Secondaire	Par chaîne
Partie Cycle	
Cadre	Treillis tubulaire acier chrome-molybdène
Suspension avant	Fourche inversée WP ø 43 mm Non réglable
Suspension arrière	Monoamortisseur WP réglable en précontrainte
Frein avant	Simple disque Ø 280 mm
Frein arrière	Simple disque Ø 230 mm
Dimensions	
Hauteur de selle	810 mm
Empattement	1.350 mm
Chasse	100 mm
L x l x H	n.c.
Poids	Env. 130 kg en ordre de marche
Infos pratiques	
Réservoir	11 litres
Coloris	noir / orange
Garantie	2 ans PMO
Disponibilité	Mars 2011
Contact	KTM France www.ktm.fr Tel : 04.37.25.14.60
Prix	3.890 € (mars 2011)

Michelin Pilot Road 3

A l'instar du Pilot Road 2 dont il est une évolution (mais pas le remplaçant puisque ce dernier reste au catalogue) le Pilot Road 3 est destiné au sport touring. Ses revendications sont un meilleur équilibre de performances entre grip sur sol mouillé, longévité et constance dans les prestations tout au long de sa vie.

Technologie XST et 2 CT au bénéfice de la sécurité

La sécurité a en effet été au centre de l'étude du Pilot Road 3 et c'est son adhérence sur sol mouillé qui constitue le principal progrès par rapport au PR 2, en particulier au freinage. Des tests, menés par le laboratoire indépendant Dekra, ont permis de mesurer un raccourcissement de la distance de freinage de 2,50 m à 50 km/h, gain qui peut aller jusqu'à 5 mètres lorsque les conditions d'adhérence sont particulièrement faibles. Pour obtenir ces résultats, les responsables du développement de Michelin ont associé deux de leurs technologies les plus avancées, le bi-gomme 2 CT et l'inédite XST (X Sipes Technology). Cette dernière, qui fait l'objet de trois brevets spécifiques, consiste en une combinaison de lamelles et de puits dont la fonction est de rompre le film d'eau, d'augmenter la capacité de drainage et de retrouver ainsi des conditions d'adhérence bien supérieures. Quant à la technologie 2 CT, elle est exploitée dans une évolution qui offre plus de grip à l'épaule (sur l'angle) grâce à des gommes plus soft, et une longévité accrue au centre avec utilisation d'une gomme plus résistante. D'après les test menés en interne, le Pilot Road 3 aurait une résistance au kilométrage de 3 à 4 % supérieure au Pilot Road 2.



Coup de lamelle dans l'eau

Développée et mise au point par le centre de Technologies (environ 5 années de recherche) la X Sipes Technology est présentée par Michelin comme une avancée majeure pour la sécurité sur route mouillée et par adhérence réduite.

Le principe de la technologie XST consiste à intervenir sur le film d'eau résiduel, celui qui n'a pas pu être évacué par les sculptures et le profil du pneu. C'est le rôle assigné aux lamelles. Dans un premier temps, les surpressions générées au niveau des arêtes des lamelles vont rompre le film d'eau qui sera ensuite drainé vers l'extérieur grâce à de larges sillons. Pour optimiser cette action, des puits ont été aménagés afin d'augmenter la capacité de drainage et d'améliorer l'efficacité des lamelles et leur effet couteau. Ces lamelles pénètrent profondément dans le pneu ce qui doit préserver les performances tout au long de la durée de vie du pneu. Par ailleurs le fait qu'elles soient taillées en biais (avec un angle de 15°) empêche toute usure irrégulière.
Le prix du Pilote Road3 devrait être de 3 à 4 % plus élevé que le Pilot Road 2 qui est maintenu dans la gamme car selon les gens de Michelin « C'est un pneu très apprécié et on sait qu'il ne faut pas forcer les utilisateurs au changement ».

On distingue clairement les « puits »formant une réserve supplémentaire pour un meilleur dranage

Galop d'essai avec le Pilot Road 3

Mettre à l'épreuve un pneumatique dont le bénéfice annoncé est son adhérence sur le mouillé un jour où le soleil brille et où le thermomètre flirte avec les 20° ne permet pas de tirer de conclusions intéressantes.

En attendant (sans le souhaiter) le retour de la pluie et du froid, nous avons malgré tout eu le temps de juger le Pilot Road 3 sur un parcours d'une centaine de kilomètres et avec quatre machines fort différentes : Honda VFR 800 et CB 1000 F, Triumph Street Triple R et KTM Duke 690. Les principaux enseignements que nous en avons tiré sont une bonne neutralité, de la progressivité lors des mises sur l'angle, un bon senti de la route et un certain confort. Le PR3 n'affecte pas la consistance de direction, sur aucune des quatre motos essayées. On retrouve inchangée la consistance d'origine sans tendance ni à exagérer les mouvements ni à les contrarier. Même neutralité constatée lors des freinages sur l'angle, les réactions enregistrées étant liées à la géométrie propre à chaque moto et non au pneu (une VFR résiste plus qu'une Street). L'autre caractéristique qu'on a pu relever est la progressivité du pneu avant lors des entrées en courbe. La mise sur l'angle est régulière, sans connaître de moment particulier lors de l'inclinaison. Enfin le Pilot Road 3 offre une bonne restitution du grain de la route qui participe au sentiment de confiance qu'on lui accorde rapidement. Mais il faudra attendre la pluie pour savoir si le XST apporte vraiment un plus en cas d'adhérence précaire.

Dimensions disponibles du Michelin Pilot Road 3

Avant		Arrière	
110/70 ZR 17	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17
110/80 ZR 18	120/70 ZR 18	190/50 ZR 17	190/50 ZR 17
120/60 ZR 17	110/80 R 19 (trail)	190/55 ZR 17	190/55 ZR 17
		150/70 R 17 (trail)	150/70 R 17 (trail)

Motoblouz, n°1 français de la vente d'équipement moto online, nous a ouvert les portes de ses nouveaux locaux situés à Carvin (62). Dans un bâtiment moderne de 3.000 m² découvrez l'ambiance qui règne chez le leader du secteur, les bureaux, l'entrepot et les secrets de cette réussite. Pour les clients comme pour les employés, un maître mot : le bien être !

Il est une publicité qui dit que l'on n'est pas numéro 1 par hasard. Voici qui colle parfaitement à Motoblouz, leader français de la vente en ligne d'accessoires et consommables pour la moto, et d'équipements pour motards et motardes.

Avec près de 50% du marché internet et 5% du marché global de la vente d'équipement, Motoblouz affiche après 6 années d'existence une belle santé et un soucis permanent de jouer la carte du service et de la qualité. En plein développement, la société entend bien conforter sa position et continuer à offrir ses services au plus grand nombre.

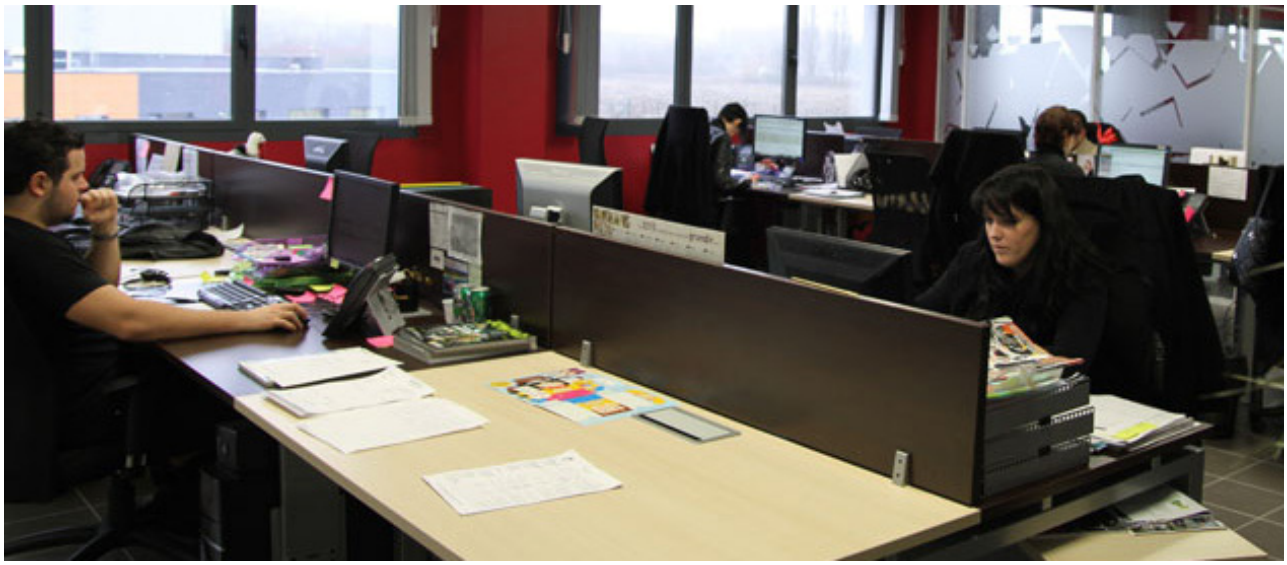
C'est par une humide journée de la fin du mois de février 2011, que Thomas Thumerelle, PDG et co fondateur avec David Thiry (voir son interview sur motoservices) de la société D3T, vous propose de visiter ses nouveaux locaux, situés à Carvin dans le Pas de Calais. Conscient de l'importance de l'image dans la conquête du grand public, sensible au fait de rassurer le consommateur d'une boutique online, cet entrepreneur a souhaité donner un visage à tout se qui se passe derrière notre écran une fois une commande lancée, et partager l'ambiance familiale régnant à bord. Bienvenus... dans le monde réel !

Le centre logistique Motoblouz : 50.000 références d'équipement motard entreprosées dans 3.000 m²...

Un service client efficace

Pierre angulaire du service selon Motoblouz (et maintenant Access Moto depuis le rachat du site www.access-moto.com), les relations clientèle sont réparties en deux services : conseil et traitement des commandes. Ce sont ainsi 8 moto-conseillers passionnés mis à disposition gratuitement par téléphone, qui répondent 5 jours sur 7 aux interrogations des particuliers. Leur tâche ? Orienter le client en fonction de son besoin et lui fournir un maximum d'informations. Bonus non négligeable, le service s'engage à rappeler gratuitement et le plus rapidement possible ceux qui en font la demande.

Un service client est également ouvert 6 jours/7, afin de garantir les engagements Motoblouz, au nombre desquels la livraison sous 48 heures, la garantie satisfait ou remboursé ou encore proposer un paiement en 3 fois sans frais... Chaque commande est suivie au plus près, ce sont près de 400 commandes qui transitent quotidiennement dans ces bureaux, dont 200 par téléphone. Chacune d'entre elle est vérifiée, et toute tentative de fraude écartée par diverses vérifications.



50.000 références dans 1.000 m²

Un choix de produits pertinents, une large gamme de références (plus de 50.000 produits) et de marques (les principales marques du secteur moto en Europe), ainsi qu'une quête permanente de qualité, voici ce qui caractérise Motoblouz et fait son succès. Ajoutons une volonté réelle de proposer des produits à tarif juste, ainsi qu'un suivi rigoureux de chaque commande et le tour est joué.

Pour assurer la logistique de l'entrepôt, une main d'œuvre fidèle (engagée en CDI comme tous les employés de la société), particulièrement efficace participe au niveau de service global. Chacun est conscient de participer à la bonne marche de l'entreprise, et tout le monde en sort gagnant, client comme salarié. Les envois et les réceptions de marchandises sont gérés et contrôlés à de multiples reprises.

Motoblouz et D3T : Le service et la satisfaction client

Motoblouz, site édité par D3T (également détenteur du site Access Moto), est une enseigne «virtuelle» bien ancrée dans le réel ! Une machine parfaitement rôdée qui n'a de cesse de grandir tout en conservant ce qui fait sa force : un esprit unique et familial. D'un bout à l'autre de la chaîne (de la commande à l'expédition), nous avons ainsi pu constater le soucis du détail et de la performance, allié au respect des employés et des clients. Afin de continuer à proposer des produits intéressants, D3T a lancé une marque de casques et de vêtements moto nommée Dexter. Un rapport qualité prix imbattable, des tarifs très abordables offrent une alternative particulièrement intéressante à celles et ceux qui feront confiance à cette jeune marque.

Nul doute que Motoblouz nous réserve encore de bonnes surprises, nous souhaitons en tout cas un bel avenir à cet acteur principal du monde de l'accessoire et de l'équipement. Quoi qu'il en soit, pas de blues chez Motoblouz, dans le Pas de Calais, on garde le moral et l'ambition !